Deutscher Bundestag **Drucksache 16/6171**

16. Wahlperiode 30. 07. 2007

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Katrin Kunert, Katja Kipping, Dr. Lothar Bisky, Dr. Gesine Lötzsch und der Fraktion DIE LINKE.

Mobilität und Teilnahme von Menschen am gesellschaftlichen Leben, die Leistungen nach dem SGB II oder SGB XII beziehen

Mehr als sieben Millionen Menschen in der Bundesrepublik beziehen entweder ALG II oder Sozialgeld nach dem SGB II. Hinzu kommen die Personen, die nach dem SGB XII Sozialhilfe oder Grundsicherung im Alter und bei Erwerbsminderung erhalten. Gemäß den Berechnungen der Bundesregierung zur Ermittlung der Höhe der Leistung nach der Regelsatzverordnung sind 5,7 Prozent des Regelsatzes für Bus und Bahn, Fahrrad und gegebenenfalls Pkw vorgesehen. Bei einem vollen Regelsatz (Eckregelsatz) sind das 19,20 Euro, bei Partnerinnen bzw. Partner 17,73 Euro sowie bei Kindern entsprechend weniger. Davon müssen ALG-II- und Sozialgeldbeziehende nicht nur Fahrkarten für Bus und Bahn für die Arbeitssuche, Reparaturen für das Fahrrad und gegebenenfalls den Pkw bezahlen. Diese Mittel sollen auch ausreichend sein, um laut SGB II den Betroffenen „in vertretbarem Umfang … eine Teilnahme am kulturellen Leben“ (§ 20 Abs. 1 SGB II und § 27 Abs. 1 SGB XII) zu ermöglichen.

Der Paritätische Wohlfahrtsverband hat in seiner Analyse der Regelsatzberechnung 2006 nach den gesetzlich festgelegten Bestimmungen einen Betrag von 41,70 Euro für die Abteilung 7 – Verkehr – errechnet. Die nach der Einkommens- und Verbrauchsstichprobe (EVS) 2003 ermittelten tatsächlichen Ausgaben der durch die Regelsatzverordnung festgelegten Referenzgruppe liegen bei etwa 66 Euro.

In einer Reihe von Städten und Landkreisen wurden Sozialtickets eingeführt. So kostete im Jahr 2006 in der Stadt Rostock das Sozialticket für eine einfache Fahrt 1,10 Euro, für die Tagesfahrt 2,20 und für die Wochenkarte 11 Euro.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Ist die Gewährleistung des Anrechts auf Mobilität nach Auffassung der Bundesregierung eine öffentliche Aufgabe?
2. Sieht die Bundesregierung ihre diesbezügliche Verantwortung für Menschen mit geringem Einkommen durch die Leistungen des SGB II bzw. SGB XII als erfüllt an?
3. Wenn die Regelleistung zur Sicherung des Lebensunterhalts Bedarfe des täglichen Lebens sowie in vertretbarem Umfang auch Beziehungen zur Umwelt und eine Teilnahme am kulturellen Leben umfasst, was bedeutet für die Bundesregierung „in vertretbarem Umfang“?

4. Welches Gewicht misst in diesem Zusammenhang die Bundesregierung der Mobilität von Menschen bei, die Leistungen nach dem SGB II oder SGB XII beziehen?
5. Was sieht die Bundesregierung als notwendig und gerechtfertigt an, wenn es um Mobilität von Menschen geht, die Leistungen nach dem SGB II oder SGB XII beziehen?
6. Für welche Zwecke müssen nach Auffassung der Bundesregierung Menschen, die Leistungen nach dem SGB II oder SGB XII beziehen, mobil sein?
7. Nach welchen Kriterien teilt die Bundesregierung die faktischen Ausgaben für Mobilität bei der Referenzgruppe in regelsatzrelevant und nicht-regelsatzrelevant ein, und wie erklärt die Bundesregierung, dass der anerkannte Bedarf lediglich noch ein Drittel der Ausgaben der Referenzgruppe beträgt?
8. Wie werden in der Systematik der Bedarfsermittlung spezifische Bedarfe wie beispielsweise die kontinuierlichen Ausgaben für die Beförderung von Kindern von Leistungsbeziehenden zur Schule einbezogen?
9. Sieht die Bundesregierung den Bedarf an Öffnungsklauseln für außergewöhnliche spezifische Bedarfe bei der Gewährleistung von Mobilität?

   Wenn ja, für welche spezifischen Bedarfe?
10. Wie erklärt die Bundesregierung die erhebliche Diskrepanz zwischen ihren Berechnungen und denen des Paritätischen Wohlfahrtsverbandes in Bezug auf das Kapitel 7 – Verkehr – bei der Regelsatzermittlung?
11. Wie rechtfertigt die Bundesregierung, dass zwar der Besitz eines Pkws gestattet ist, in der Regelsatzberechnung aber keine Aufwendungen für die Nutzung eines Pkws vorgesehen sind (z. B. Benzin, Steuern)?
12. Wenn die Bundesregierung ihre Verantwortung nicht in der finanziellen Unterstützung von leistungsberechtigen Personen erschöpft sieht (Frage 2), welche weiteren Möglichkeiten hat die Bundesregierung zur Gewährleistung des Rechts auf Mobilität, und welche diesbezüglichen Initiativen verfolgt sie mit welchem Ergebnis?
13. Inwieweit sieht die Bundesregierung ein Auseinanderfallen zwischen den laut Regelsatz zur Verfügung stehenden Mittel für Verkehr und den tatsächlichen Tarifen für den öffentlichen Nah- und Fernverkehr, und inwieweit wird dabei der unterschiedlichen regionalen Situation Rechnung getragen?
14. Welche Möglichkeiten der Einflussnahme hat die öffentliche Hand – also neben dem Bund auch andere politische Ebenen – auf die Preisgestaltung im öffentlichen Nah- und Fernverkehr?
15. Bestätigt die Bundesregierung, dass die Möglichkeiten der öffentlichen Einflussnahme auf die Preisgestaltung durch Maßnahmen der Privatisierung reduziert werden und reduziert worden sind?
16. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über die Verbreitung von örtlichen Sozialtickets?
17. Wie bewertet die Bundesregierung die Idee, auf Bundesebene die Informationen zu Existenz und Bedingungen von Sozialtickets in einem Bericht zusammenzustellen, damit diese Praxis öffentlich gemacht werden kann?
18. Worin liegen nach Auffassung der Bundesregierung die Ursachen für die Einführung von Sozialtickets, und welchen gesetzgeberischen Handlungsbedarf leitet die Bundesregierung daraus ab?

19. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, Bevölkerungsgruppen mit geringem Einkommen vergünstigte Monatskarten für öffentliche Verkehrsmittel zum Kauf anzubieten?

20. Auf welchem Weg kann die Bundesregierung derartige Aktivitäten der örtlich oder regional zuständigen Instanzen unterstützen, und in welchem Umfang praktiziert die Bundesregierung dies bereits?

21. Welche Position vertritt die Bundesregierung hinsichtlich einer generellen Ausweitung von preisreduzierten Tickets auf den Schienennah- und Fernverkehr?

22. Wie steht die Bundesregierung dazu, die Vergabe und den Einsatz der Regionalisierungsmittel an soziale Kriterien zu binden, damit alle Bevölkerungsgruppen, unabhängig von ihrem Einkommen den öffentlichen Nah- und Fernverkehr nutzen können?

Berlin, den 25. Juli 2007

Dr. Gregor Gysi, Oskar Lafontaine und Fraktion



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333